

[Ministeren for offentlige arbejder.]

veje været forelagt vejnævnet, der har udtalt, at forslaget ikke giver nævnet anledning til bemærkninger, for så vidt angår §§ 1-4 om bemyndigelse til anlæg, optagelse og nedlæggelse af visse hovedlandeveisstrækninger i Jylland, men at nævnet ikke finder grundlag for at udtale sig om bestemmelsen i forslagets § 5 om bemyndigelse for ministeren til ophævelse af projekteringsbemyndigelsen for Søringen, forinden dette spørgsmål har været forhandlet med Københavns kommune.

Ophævelsen berører, som nærmere anført i bemærkningerne, et spørgsmål af principiel betydning, nemlig spørgsmålet om statens indsats med hensyn til vejanlæg i byområderne. Jeg har skriftligt anmodet Københavns kommune om eventuelle bemærkninger til forslaget. Kommunens bemærkninger vil selvsagt blive forelagt folketinget, så snart de måtte foreligge.

Idet jeg i øvrigt henviser til bemærkningerne til lovforslaget, skal jeg hermed anbefale forslaget til det høje tings velvillige behandling.

Hermed skal jeg endvidere tillade mig for det høje ting at fremsætte *forslag til lov om anlæg af en bro over Store Bælt og forslag til lov om anlæg af lufthavn på Saltholm.*

Under den debat om de store trafikinvesteringer, som folketinget havde i maj måned 1972, gav jeg tilsagn om, at regeringen i indværende folketingssamling ville fremsætte forslag til lov om anlæg af en lufthavn på Saltholm, om dansk deltagelse i etablering af en fast forbindelse over Øresund mellem København og Malmø og om anlæg af fast forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark.

I overensstemmelse med dette tilsagn fremsættes de her foreliggende to lovforslag. Begge forslag ligger i naturlig forlængelse af tidligere beslutninger her i folketinget. Ved lov (nr. 379) af 20. december 1961 blev der givet bemyndigelse til foretagelse af tekniske forarbejder til gennemførelse af en fælles vej- og jernbanebro over Store Bælt. Ved lov (nr. 166) af 30. april 1969 blev der givet bemyndigelse til udarbejdelse af en plan for etapevis gennemførelse af en ny storlufthavn på Saltholm. Den 23. december 1970 gennemførtes loven om Københavns

lufthavnsvæsen (nr. 517). Endelig bestemte lov (nr. 262) af 9. juni 1971, at yderligere udbygning af lufthavnen i Kastrup skulle standses. En gennemførelse af de foreliggende lovforslag betyder således, at folketinget, efter mange drøftelser i de foregående år, nu bekræfter de skete tilkendegivelser med endelige beslutninger.

Lovforslaget om Storebæltsbroen forudsætter, at dette projekt ikke skal behandles i folketinget mere. Grundlaget for en beslutning er nu så fyldestgørende, at vedtagelsen af lovforslaget indebærer tilvejebringelse af den endelige anlægslov.

Lovforslaget om Saltholmlufthavnen har ikke helt den samme endelige karakter. Det skyldes ikke en anden holdning i denne sag end i sagen om Storebæltsbroen til spørgsmålet om, hvorvidt anlægget skal bringes til udførelse. Vedtagelsen af lovforslaget om Saltholmlufthavnen betyder nemlig, at denne skal være en realitet i 1985. Imidlertid er grundlaget for anlæggets udformning og dermed for den investeringsplan for Københavns lufthavnsvæsen, som loven om denne virksomhed i sin § 2, stk. 2, forudsætter fastlagt i forbindelse med anlægsloven for Saltholm, ikke så afklaret, at folketinget kan træffe den sidste beslutning nu. Den nødvendige kontrol fra folketingets side nødvendiggør, at anlægsloven deles i to tempi. Det nu foreliggende lovforslag går så langt, som det under hensyntagen hertil er muligt, idet bemyndigelsen foreslås at omfatte:

- a) erhvervelse af Saltholm,
- b) forundersøgelser og projektering samt
- c) landvindingsarbejder og anlæg af anlægshavne.

Lovforslaget fastlægger endvidere bane-systemets og dermed lufthavnens rammer.

Behovet for samfærdsel og dermed behovet for investeringer i trafikkanlæg samt de tekniske muligheder for at realisere disse er i den sidste menneskealder tiltaget i et sådant omfang, at der ikke er økonomisk og praktisk mulighed for at tilvejebringe alle de trafikkanlæg, som man på et givet tidspunkt, alle øvrige forhold taget i betragtning, måtte anse for ønskværdige. Ved beslutningen om udførelsen af et givet anlæg er det følgelig naturligt at spørge, om andre opgaver er mere påtrængende og derfor bør løses først. Dette er da også et spørgsmål, som ikke savnes i nogen trafikdebat. Erindres må det

[Ministeren for offentlige arbejder.]

imidlertid, at en relativ vurdering af foreliggende opgaver ikke alene kan foretages mellem forskellige trafik anlæg, en indbyrdes prioritering af opgaver inden for vidt forskellige felter er i og for sig lige så berettiget. Skal en sammenholden foretages med udbytte, må en begrænsning ske. De to projekter, om hvilke der nu foreligger lovforslag, er da også i de senere års prioriteringsdrøftelser indgået i et katalog over store trafikprojekter, som har omfattet følgende anlæg:

- a) fast forbindelse mellem København og Malmø,
- b) anlæg af en lufthavn på Saltholm,
- c) særskilt fast forbindelse Amager-Saltholm til betjening af Saltholmlufthavnen,
- d) anlæg af en fast jernbaneforbindelse i Helsingør-Helsingborg linjen,
- e) anlæg af en jernbane- og/eller vejforbindelse over Store Bælt,
- f) anlæg af en vejforbindelse Jylland-Sjælland via Samsø,
- g) anlæg af en bro over Østersøen fra Fehmarn til Lolland over Fehmarnbælt.

Forelæggelsen af de to lovforslag betyder således, at regeringen med disse forslag og deres forudsætninger tager standpunkt til prioriteringen af samtlige de nævnte trafikprojekter undtagen jernbaneforbindelsen i Helsingør-Helsingborg linjen. Lad mig herom straks sige, at den danske og svenske regering har givet de to landes statsbaner til opgave yderligere at overveje rentabilitetsberegningerne for denne jernbanetunnel. En endelig standpunkttagen i dette spørgsmål må følgelig afvente resultatet heraf, men jeg skal ikke lægge skjul på, at på grundlag af de oplysninger, som hidtil foreligger i denne sag, er det min opfattelse, at det vil være i begge landes interesse at gennemføre dette projekt snarest muligt.

Når jeg i maj måned ikke tog endelig stilling til prioriteringsproblematikken, begrundede jeg det med, at man efter min mening ved at vente et halvt års tid ville have et ganske væsentlig bedre grundlag for en stillingtagen end dengang. Efter min opfattelse er denne vurdering slået til.

Jeg bebudede dengang også at ville fremkomme med et lovforslag om dansk deltagelse i etablering af en fast forbindelse over Øresund mellem København og Malmø. I

mellemtiden er den svenske regerings tilbud om for svensk regning at etablere en sådan forbindelse imidlertid fremkommet. Den danske regering har, som det vil være bekendt, besvaret den svenske henvendelse positivt derved, at man har tiltrådt, at en dansk-svensk embedsmandsdelegation udarbejder forslag til en dansk-svensk aftale om Øresundsforbindingens etablering på basis af det svenske tilbud. Dette forhold indebærer en afklaring i to relationer. For det første kan udgangspunktet for prioriteringsovervejelserne tages deri, at Danmark ikke skal reservere kapitalressourcer til etablering af en Øresundsforbindelse i K-M-linjen. For det andet er det nu fastlagt, at Sverige er villig til at etablere K-M-forbindelsen, således at den udføres som tunnel på strækningen mellem Saltholm og Kastrup og både skal betjene den gennemgående trafik mellem Danmark og Sverige og trafikken mellem Danmark og en lufthavn på Saltholm. Anlæg af en fast forbindelse mellem Dragør og Saltholm som led i K-M-forbindelsen hører herefter en fjernere fremtid til.

Forslaget til lov om anlæg af en lufthavn på Saltholm er som nævnt en naturlig konsekvens af de tre love, som folketinget igennem de sidste 3 år har vedtaget om denne sag, og som alle peger hen mod udflytning af Københavns lufthavn i Kastrup til Saltholm.

Det er regeringens opfattelse, at det miljømæssigt ikke er forsvarligt at fortsætte Kastrup lufthavns videre ekspansion eller bevare lufthavnen, som den er, på ubegrænset tid, når de meget store ulemper, som lufthavnens drift påfører omgivelserne, tages i betragtning. Allerede for flere år siden har man måttet indføre restriktioner på trafikafviklingen af hensyn til de støjulemper, som lufthavnens benyttelse medfører. Dette har i lufthavnsproblemet til stadighed været det afgørende punkt. Den seneste sagkyndige rapport om dette spørgsmål fra november 1972 konkluderer klart i, at støjbelastningen fra en storlufthavn på Saltholm hovedsagelig findes på Saltholm og over Øresund. De store beboelsesområder på Amager, som i dag rammes af støj fra Kastrup, vil i alt væsentligt blive fri for generende støj og for sodplager fra en Saltholmlufthavn. En videreudvikling af lufthavnen i Kastrup som

[Ministeren for offentlige arbejder.]

en langsigtet løsning på lufthavnsproblemet ville endvidere indebære sådanne nye indgreb i ejendomsforholdene i de omliggende områder, at regeringen heller ikke af den grund kan gå ind for en sådan løsning.

Omvendt ville det i regeringens øjne være helt uacceptabelt at standse Københavns lufthavns videre vækst på det stadi, som den har, og låse udviklingen fast.

Herved ville man stække væksten af en af landets største arbejdspladser med vel omkring 10.000 direkte beskæftigede og bringe den i tilbagegang. En sådan holdning til sagen er det i regeringens øjne ikke forsvarligt at indtage. Der er her tale om en beskæftigelse med høj produktivitet og en sektor med en stærk naturlig ekspansions-tendens. For denne bør og kan der anvises en fremtidsløsning, når det som her kan ske på miljømæssigt og økonomisk fuldt forsvarlige vilkår, nemlig ved en udflytning til Saltholm.

For disse to hovedsynspunkter har der da også været udvist forståelse fra mange sider, men en endelig beslutning er imidlertid ikke blevet resultatet endnu. En beslutning må imidlertid træffes nu.

Udviklingen har nået det punkt, hvor lovgivningsmagten nødvendigvis må tage stilling til, hvorledes man ønsker Københavns lufthavns fremtid skal forme sig. Indstillingen fra 1969 om programplanen konkluderer i, at lufthavnen inden for de rammer, som i dag findes i Kastrup med mindre udvidelser, ikke kan effektuere trafikken ud over 1985. Udviklingen siden da har ikke givet noget grundlag for at antage, at man skulle have længere tid for sig. Skal et nyt lufthavnsanlæg på Saltholm planlægges, detailprojekteres og udføres på en velovervejede og fornuftig måde, der i videst muligt omfang tager hensyn til økonomi og hensigtsmæssig disponering af arbejdskraft, er tiden nu inde til at sætte dette arbejde i værk. Denne samlede proces vil ikke være afsluttet før i 1985, hvis den igangsættes nu.

Under de forhandlinger, som skal føres med Sverige om anlæg af den faste forbindelse over Øresund, må også væsentlige spørgsmål i forbindelse med Saltholmlufthavnen inddrages og løses. Af særlig betydning for danske interesser er det forhold, at en Saltholmlufthavn kun lader sig reali-

sere under anvendelse af svensk luftrum ved ind- og udflyvning til lufthavnen. Dette er allerede tilfældet med trafikken på Kastrup, men vil ske i endnu højere grad med en Saltholmlufthavn. Der føres derfor nu samtidig med forhandlingerne om etablering af Øresundsforbindelsen forhandling med Sverige herom. Aftalen må sikre, at den kommende lufthavn kan beflyves på en i driftsmæssig og økonomisk henseende rigtig måde, og at restriktioner for overflyvning af svensk territorium ikke vil lægge sig hindrende i vejen herfor. En ordning for fælles dansk-svensk flyveledelse og trafikafvikling i Øresundsområdet må tilvejebringes. På grundlag af det omfattende fælles undersøgelsesarbejde, som de to lande hidtil har udført, må det antages, at en sådan aftale vil kunne tilvejebringes her i foråret. Resultatet vil da blive forelagt folkettinget, idet sikkerhed for, at en sådan overenskomst opnås, må være en forudsætning for beslutningen om lufthavn på Saltholm.

For så vidt angår det andet lovforslag om anlæg af en bro over Store Bælt, er der ligeledes siden maj 1972 fremkommet nyt materiale til belysning af den grundlæggende problemstilling i overvejelserne om anlæg af faste forbindelser mellem Øst- og Vestdanmark. Der foreligger nu en fyldig rapport fra „Teknisk udvalg vedrørende en fast Storebæltsforbindelse“. Denne rapport er tilgået folkettinget, og der foreligger hermed en helt ajourført, sagkyndig vurdering af de væsentlige elementer i denne problemstilling.

Det er naturligt at erindre om, at det var den 16. april 1948, at ministeriet for offentlige arbejder nedsatte kommissionen om en Storebæltsbro. Der gives således dette høje ting mulighed for 25 år efter at træffe beslutning i sagen. Kommissionen afgav en betænkning i 2 bind. Fra 1968 foreligger en udvalgsbetænkning i 3 bind, og der er nu ved udgangen af 1972 præsteret en rapport i nye 3 bind fra teknisk udvalg. Det er vanskeligt at se, at man kan fremskaffe mere sagkyndigt materiale til sagens belysning. Der mangler alene en politisk stillingtagen.

Teknisk udvalgs opgave har været at udtale sig om faste forbindelser mellem Øst- og Vestdanmark. Man har således både undersøgt Storebæltsforbindelser og Jylland-

[Ministoren for offentlige arbejder.]

Sjælland forbindelser via Samsø. Medens der tidligere var en tendens til at betragte Storebæltsforbindelsen mere isoleret, har de senere år ført til en mere samlet bedømmelse af forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark.

Ind i billedet kommer også en Østersøforbindelse mellem Danmark og Vesttyskland over Fehmarnbælt, men det er regeringens standpunkt, at Østersøforbindelsen ikke bør tages op til nøjere overvejelser før efter 1980. Betydningen af en sådan forbindelse for samfundsudviklingen og de intereuropæiske relationers udvikling underkendes hermed ikke. Fra et dansk synspunkt må det imidlertid være den primære opgave at tilgodese de indenrigske erhvervs-mæssige og samfærdselsmæssige grundhensyn. Det følger heraf, at den første faste forbindelse fra Sjælland mod vest og syd må blive mellem de danske hovedlandsdele, altså Sjælland-Fyn eller Sjælland-Jylland, således at Danmark i trafikal henseende bliver en helhed.

Som jeg tilkendegav under debatten i maj måned 1972, har jeg personligt været positivt indstillet til en forbindelse mellem Sjælland og Jylland via Samsø.

Jeg sagde imidlertid samtidig, at regeringen ikke havde lagt sig fast på en løsning, men at man måtte afvente teknisk udvalgs undersøgelser. Disse konkluderer klart i, at en fast vejforbindelse Jylland-Samsø, kombineret med en færgeforbindelse Samsø-Rønæs, ikke vil være samfundsøkonomisk motiveret. En forbindelse via Samsø må efter udvalgets opfattelse, for at få nogen mærkbar samfundsøkonomisk betydning, anlægges som en fast forbindelse på hele strækningen Sjælland-Samsø-Jylland. Det første alternativ må efter regeringens opfattelse herefter lades ude af betragtning. Det andet alternativ kan — ligeledes efter regeringens opfattelse — ikke blive den første faste øst-vestforbindelse allerede af den grund, at den kollektive trafikbetjening — jernbanetrafikken — ikke tilgodeses ved en sådan løsning.

Den første faste øst-vestforbindelse må herefter blive en Storebæltsforbindelse. Dette er i overensstemmelse med teknisk udvalgs indstilling.

Det følger af, hvad jeg netop har sagt, at

det for regeringen må være en ubetinget forudsætning for anlæg af en fast forbindelse, at den kollektive trafik — altså jernbanetrafikkens — konkurrenceevne ikke forringes i forhold til den individuelle trafik. Tværtimod må det være et vigtigt formål med anlægget at forbedre jernbanetrafikkens vilkår, først og fremmest derved, at rejsetiden med jernbane mellem landsdelene ned sættes væsentligt.

Spørgsmålet bliver da herefter, om forbindelsen endvidere skal bære en motorvej, eller om biloverførsel skal ske pr. jernbane. Teknisk udvalg foretrækker ud fra den af udvalget foretagne samfundsøkonomiske bedømmelse biltogsløsningen.

Rigtigheden af denne vurdering ud fra udvalgets synspunkt anfægtes ikke fra regeringens side. Imidlertid har regeringen ment ved afgørelsen af dette spørgsmål også at måtte lægge vægt på andre forhold, som ikke er indgået i udvalgets overvejelser. Den totale koncentration af den samlede jernbane- og motorvejstrafik på ét spor i hver retning bevirker, at biltogsløsningen må anses for meget sårbar i situationer, hvor tekniske svigt indtræder.

Der må også lægges vægt på, at en biltogsløsning efter de mange års debat om en Storebæltbro i vide kredse formentlig vil blive opfattet som en halv løsning. Teknisk udvalg forudsætter i sin vurdering, at forbindelsen passerer af det samme antal biler, hvad enten disse kan køre over på en motorvej eller skal føres over pr. tog. Denne forudsætning, som det er forståeligt at udvalget har opstillet, da overførselstiden kun differerer lidt, kan man vel nok sætte et spørgsmålstegn ved.

Regeringen er ud fra sådanne betragtninger og i erkendelse af, at en beslutning om Storebæltsbroens anlæg nu må træffes, hvorfor det er væsentligt at fremlægge et forslag, der kan vinde bred tilslutning, kommet til det resultat, at Storebæltsbroen skal udføres som en kombineret jernbane- og vejbro med to jernbanespor og en sekssporet motorvej.

Storebæltsbroens anlæg nødvendiggør naturligvis tilslutningsanlæg for jernbane og veje. Korsør og Nyborg jernbanestationer må flyttes.

Det er imidlertid endvidere en naturlig følge af tilvejebringelsen af en sekssporet

[Ministeren for offentlige arbejder.]

motorvej over Store Bælt, at de igangværende motorveje over Fyn og på Sjælland færdiggøres samtidig med broen. Disse anlægges i første omgang kun med fire spor, men forberedes for seks spor, og når udviklingen til sin tid nødvendiggør dette, må kapaciteten øges til seks spor. Omkostningerne ved anlæg af de resterende motorvejsstrækninger anslås til 150 mill. kr. på Sjælland og til 340 mill. kr. på Fyn.

Motorvejsanlægsprogrammet for de kommende 10 år forudsætter imidlertid, at disse strækninger bringes til udførelse uanset, om en Storebæltsbro anlægges. Broens etablering forøger imidlertid den vægt, man må tillægge arbejderens færdiggørelse som forudsat.

Anlægsudgiften til en Storebæltsbro anslås til godt 3 mia. kr. og anlægsudgiften til en Saltholmlufthavn til godt 4 mia. kr., hvoraf ca. 1 mia. kr. påregnes afholdt af andre end lufthavnsanlægget. Statens økonomiske engagement i disse to anlæg er således godt 6 mia. kr. De realisationsbeløb, som en frigørelse af lufthavnen i Kastrup vil indbringe, kan vanskeligt anslås, men det er klart, at der er tale om et meget betydeligt beløb, hvilket er væsentligt ved den statsfinansielle bedømmelse.

Efter foreliggende beregninger er såvel Saltholmlufthavnen som Storebæltsbroen særdeles rentable foretagender.

Teknisk udvalg har for det sidstnævnte anlæg foretaget omfattende beregninger, der klart viser det såvel samfundsøkonomisk som privatøkonomisk hensigtsmæssige i at investere i en Storebæltsbro. Tilvejebringelse af en fast forbindelse over Store Bælt betyder, at det samfundsøkonomisk bedømt bliver billigere at komme fra den ene del af landet til den anden, i første række på grund af, at det store personaleforbrug, som er nødvendigt til færgefartens opretholdelse, spares ved anlægget af en bro. Det følger heraf, at det også for brugerne skal gøres billigere at passere Bæltet. Lovforslaget forudsætter, at brugerne gennem en afgift skal betale, hvad broens anlæg og drift koster. Disse afgifter vil imidlertid blive kendeligt lavere end de nugældende færgetakster, selv om nogen endelig beregning ikke med udbytte kan foretages nu.

Hvad angår Københavns lufthavns for-

hold, er grundlaget mere kompliceret, idet de to lufthavne i Kastrup og på Saltholm i kapitalmæssig og dermed i rentabilitetsmæssig henseende må anskues under ét, idet loven om Københavns lufthavnsvæsen har institueret en særlig virksomhed for disse anlæg. Væsentlige usikkerhedsfaktorer indgår i en beregning, f. eks. de netop nævnte realisationsværdier i Kastrup og den endelige fordeling af investeringerne på Saltholm mellem lufthavnsanlægget og brugerne. Selv om der bortses fra realisationsværdierne i Kastrup, må man påregne, at Saltholmlufthavnen vil kunne opnå fuld omkostningsdækning på sit årsregnskab, heri inkluderet forrentning og afskrivning, i hvert fald i løbet af de første fem år af dens benyttelsestid.

Medens Københavns lufthavn er en eksisterende virksomhed, er Storebæltsbroen et selvstændigt nyanlæg også virksomhedsmæssigt set. I finansieringsmæssig henseende får dette betydning derved, at fremskaffelse af kapital til Storebæltsbroen naturligt kan betragtes som en isoleret foreteelse, medens kapitalbehovet til Saltholmlufthavnen i loven om Københavns lufthavnsvæsen er sammenkædet med Kastrup lufthavns forhold. Denne lov forudsætter tilvejebragt en samlet investeringsplan for Københavns lufthavnsvæsen. Da denne virksomhed løbende tilvejebringer et driftsoverskud, er det rimeligt at overveje anvendelsen af dette eller en del af dette til finansiering af afløsningslufthavne. Den del af anlægskapitalen for Saltholmlufthavnen, der ikke tilvejebringes på denne måde — og det drejer sig om hovedparten — forudsættes tilvejebragt ved optagelse af inden- eller udenlandske lån.

Ligeledes forudsættes det, at kapitalen til Storebæltsbroen hovedsagelig fremskaffes ved lån. Kun en mindre andel tænkes indskudt fra staten i øvrigt. Regeringen skønner det fuldt ud muligt at fremskaffe denne kapital ad lånevejen. For en ordens skyld skal jeg dog bemærke, at mindre beløb i den indledende fase forudsættes tilvejebragt uden optagelse af lån. Som det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget om Saltholm, skal de udgifter, som dispositionerne efter dette lovforslags § 2 medfører, afholdes uden lånoptagelse, og det fremgår af § 12 i lovforslaget om Storebæltsbroen, at regeringen agter straks at sætte forundersøgelser

[Ministeren for offentlige arbejder.]

og projektering til broanlægget i gang, når lovforslaget måtte være vedtaget, selv om den virksomhed, som skal forestå anlægget, først kan være etableret og funktionsdygtig nogen tid senere.

Investeringen i disse to anlæg fordeles og skal tilvejebringes over en periode af ca. 12 år. Lovforslaget om en lufthavn på Saltholm forudsætter, at denne kan tages i brug i 1985. Lovforslaget om Storebæltsbroen går ud fra, at anlægget fremmes i det hensigtsmæssige tempo, og dermed skulle broen kunne være færdig i 1982, idet der udkræves ca. 2 år til projektering og ca. 8 år til anlæggets udførelse.

Vedtager man nu udførelsen af disse to anlæg til ibrugtagning på de angivne tidspunkter, vil der være tid til at planlægge selve anlæggene på en god og forsvarlig måde, ligesom investeringerne i de enheder, som skal afvikle trafikken, indtil nyanlæggene eksisterer, kan afpasses på den mest økonomiske måde. Jeg tænker naturligvis på Kastrup lufthavn, færgemateriel osv. Endelig vil der ved en koordinering i planlægningen af de to anlæg kunne opnås ganske væsentlige fordele af direkte økonomisk art, men også af indirekte samfundsmæssig karakter. Her kommer navnlig beskæftigelsesproblemer ind.

Nogle særlige punkter i lovforslagene finder jeg det naturligt at fremsætte nogle bemærkninger om.

I lovforslaget om Storebæltsbroen har regeringen forudsat, at broen skal drives som en særlig statslig forvaltningsvirksomhed. Dette har været nøje overvejet, og regeringen er kommet til den opfattelse, at mange grunde taler for dette, og at ingen i og for sig kan begrunde, at man foretrækker en selskabskonstruktion eller lignende.

For regeringen har det været afgørende at vælge en driftsform, hvorved landets parlamentariske myndigheder til enhver tid har fuld kontrol med og dispositionsfrihed i forhold til virksomheden. Endvidere må det være et klart krav, at der ikke ud af virksomheden af private kapitalinteresser skal kunne trækkes en større kapitalgevinst end normal markedsrente. Endelig må virksomheden organiseres således, at den drives på en effektiv måde, og at der er det bedst mulige grundlag for en lånefinansiering.

Alle disse hensyn forenes bedst i lovforslagets løsning, etablering af en særlig statslig forvaltningsvirksomhed.

I lovforslaget om Saltholmlufthavnen foreslås det i § 5, at lov nr. 262 af 9. juni 1971 om begrænsning af udbygning af Københavns lufthavn i Kastrup ophæves. Skal Københavns lufthavn opretholdes med henblik på en overflytning til Saltholm i 1985, er der ingen realitet i at sætte udviklingen i Kastrup i stå fra 1971 til 1985. Der kan ikke være delte meninger om, at alle bestræbelser må udfoldes for i tiden frem til 1985 at få Kastrup til at fungere på et acceptabelt serviceniveau uden for store investeringer. 1971-lovens stop for bygge- og anlægsarbejder havde imidlertid, hvad der ved vedtagelsen stod klart, det eneste formål at gøre det klart, at løsningen af det københavnske lufthavnsspørgsmål lå på Saltholm. Når en beslutning om anlæg af en lufthavn på Saltholm træffes, er den logiske konsekvens, at 1971-loven ophæves. Hvilke konkrete foranstaltninger det bliver nødvendigt at bringe til udførelse i Kastrup, må vurderes meget nøje, og det vil blive gjort. Gennem bevillingslovene vil der blive givet folketinget mulighed for at følge dette spørgsmål.

I denne forbindelse er det naturligt at fremhæve, at lovforslaget i § 4 sikrer, at lovgivningsmagten får lejlighed til at tage direkte stilling til, hvorledes der skal disponeres over de arealer og andre aktiver, som til sin tid vil blive frigjort i Kastrup ved udflytning til Saltholm. Der er god tid til at overveje dette, men jeg har gerne i lovforslaget villet give udtryk for, at spørgsmålet i mine øjne har en sådan vigtighed, at folketinget bør have lejlighed til at overveje sagen, før beslutning til sin tid træffes.

Selve omlægningen af trafikken fra Kastrup til Saltholm forudsættes i lovforslaget at ske så hurtigt som muligt. Denne proces er imidlertid så kompliceret, at der nødvendigvis kræves et tidsrum til at effektuere flytningen.

Lovforslagenes indhold og tilgrundliggende forudsætninger skal jeg sammenfatte i følgende:

Den første faste forbindelse mellem Øst- og Vestdanmark skal føres over Store Bælt. En forbindelse mellem landsdelene bør gå forud for en forbindelse over Østersøen mod

[Ministeren for offentlige arbejder.]

syd. En forbindelse mellem Sjælland og Jylland via Samsø må forudsættes at skulle gennemføres på hele strækningen, når den måtte komme til udførelse, men den bør i forhold til Storebæltsforbindelsen betragtes som en 2. etape i udbygningen af forbindelserne mellem Øst- og Vestdanmark. Storebæltsforbindelsen bør udformes således, at den bærer både en dobbeltsporet jernbane-forbindelse og en motorvej.

Den første faste forbindelse mod øst over Øresund til Sverige forudsættes bragt til eksistens uden direkte dansk statsengagement. Planerne om svensk udførelse af dette anlæg bør man fra dansk side medvirke til realiseringen af. Anlæg af en Øresundsforbindelse afføder imidlertid naturligt et behov for en landfast forbindelse videre til kontinentet. Denne bør som foreslået skabes ved en kombineret jernbane- og vejbro over Store Bælt

Tidspunktet for at beslutte sig i spørgsmålet om udflytning af Københavns lufthavn fra Kastrup til Saltholm er kommet. Ved beslutningen herom sikrer man en af landets største arbejdspladser en fortsat lang levetid uden at skulle gøre sådanne indgreb i ejendomsforholdene på Amager, at store beboelsesområder udslettes eller gøres ubeboelige.

Lovforslagene forelægges hermed til det høje tings velvillige behandling.

Den første sag på dagsordenen var:

Indstilling fra udvalget til valgs prøvelse.

Ordføreren for udvalget til valgs prøvelse (Arne Larsen): Afdøde folketingsmand Henry Christensen var valgt i Frederiksborg amtskreds, og 1. stedfortræder for venstre i denne amtskreds er lærer Tove Nielsen, der har været indkaldt som midlertidigt medlem af folketinget under Henry Christensens sygdom.

Fru Tove Nielsen har nu i skrivelse af 5. d. m. meddelt, at hun, efter at Henry Christensen er afgået ved døden den 30. december f. å., er villig til at modtage det fra den 31. december 1972 ledige mandat som ordinært medlem af folketinget.

I skrivelse af 8. d. m. meddelte folketings-

mand Hastrup, at han ønskede at nedlægge sit mandat som medlem af folketinget fra og med den 15. januar 1973.

Hr. Hastrup er valgt i Københavns amtskreds, og 1. stedfortræder for det konservative folkeparti i denne amtskreds er politimester Jørgen Langkilde. Denne har imidlertid i skrivelse af 10. d. m. meddelt, at han ikke ønsker at modtage det ledige mandat som ordinært medlem af folketinget, og han udgår herefter af den foreliggende stedfortræderliste.

Der er herefter rettet henvendelse til 2. stedfortræder for det konservative folkeparti i Københavns amtskreds, redaktør Tue Rohrsted, og denne har i skrivelse af 13. d. m. meddelt, at han er villig til at modtage det fra den 15. januar 1973 ledige mandat som ordinært medlem af folketinget.

Udvalget til valgs prøvelse har i et møde gennemgået den af indenrigsministeriet i henhold til valgloven udarbejdede stedfortræderliste og øvrige dokumenter i disse sager, og udvalget indstiller herefter enstemmigt,

at lærer Tove Nielsen godkendes som ordinært medlem af folketinget fra og med den 31. december 1972, og

at redaktør Tue Rohrsted godkendes som ordinært medlem af folketinget fra og med den 15. januar 1973.

Hermed sluttede forhandlingen.

Udvalgets indstilling om godkendelse af lærer Tove Nielsen som ordinært medlem af folketinget fra og med den 31. december 1972

vedtoges enstemmigt med 133 stemmer.

Udvalgets indstilling om godkendelse af redaktør Tue Rohrsted som ordinært medlem af folketinget fra og med den 15. januar 1973
vedtoges enstemmigt med 134 stemmer.

Den næste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om ændring af lov om kommunernes styrelse.

(Lovforslaget (nr. 109) findes i tillæg A. sp. 2331, fremsættelsen i tidenden sp. 1467).

Lovforslaget sættes til forhandling.